Nro. 39. Rok siódmy.

Wychodzi co poniedziałek jeden numer. Prenumeratę przyjmują ces. król. pocztamty, księgarnie krajowe, jako też w kantorze Tygodnika w gmachu teatralnym hrabi Skarbka na 2. piętrze.

TYGODNIK ROLNICZO-PRZEMYSŁOWY.

Rocznie płaci się we Lwowie 10 złr. mon. konw., na prowincyi 11 złr. 36 kr. mon. konw. Prenumerata półroczna nie przyjmuje się.

WE LWOWIE DNIA 23. WRZEŚNIA 1844 ROKU.

Alexandra hrabi Cetnera myśli o założeniu przez akcie kolei żelaznej w Galicii.

Pozwolił nam szanowny autor treściwe uwagi swoje, dopieroco z druku wyszłe, *) w naszem piśmie zamieścić, za co mu podwójną wynurzamy wdzięczność, raz że je wzbogacił wiele zajmującym artykułem, powtóre że pytanie tak ważne publicznie roztrząsnąć przedsięwziął.

Oświata narodów najsilniej dziś przemawia za szybką między ludźmi komunikacią; drogi choćby i bite stały się nudne i niedostateczne; wszystkie interesa spieszniejszemu podlegają działaniu, popęd ten nie pochodzi z mody robić i mieć to co drudzy, ale z rzeczywistej potrzeby aby jak najwięcej czasu oszczędzić. W dążeniu tem Galicia nie może na zadzie pozostać; rozprawiamy, piszemy a nawet pierwsze czynności przygotowawcze do założenia kolei żelaznej są już ukończone, urzeczywistnienia jej atoli na próżno wyglądamy. Budują kolej żelazną sąsiedzi Węgrzy i rząd polski i złączą się ze światem cywilizowanym, nam zostaje nadzieja i przeciwnicy: jedni lękają się utracić dochody z propinacii, drudzy, szczególnie w zachodnich obwodach, że przez napływ produktów z żyźniejszych części kraju ceny ich produktów spadną; żydzi lękają się współzawodników w handlu; słowem: uprzedzonych jest wiele, zjednoczenie więc opinii w tak ważnym predmiocie jest nieodzownie potrzebnem, uprzedzeni dadzą się przekonać przez starcie się zdań i wyłuszczenie korzyści lub szkód prywatnych lub publicznych z kolei żelaznej wyniknąć mogących; do roztrząśnienia tej okoliczności najpiękniejszą podają sposobność myśli hrabi Cetnera, ktore są następującej osnowy:

*) We Lwowie w drukarni Piotra Pillera 1844. w 8ce Str. 48. Exemplarz można nabyć w każdej księgarni po 30 kr. m. k.

I.

»§. 1. Dobry byt jest teraz celem każdego, jestto dźwignia podnosząca wartość człowieka. Od pięćdziesięciu lat wszystko się wkoło nas zmieniło, nawet miłość własna narodów. Historycy i ziemiopisowie mieli dotąd Francuzów za wielki naród; dzisiaj nie sama tylko wojenna sława kładzie się w pierwszym rzędzie; już nie męstwo, ani odwaga wielki oznaczają naród; już nie ten co będzie miał najwięcej konnicy i piechoty i dział, jednem słowem wojsko najlepiej wyćwiczone i najodważniejsze, ale naród wielkim jest ten, którego społeczność jednomyślna najlepszemi szczyci się urządzeniami; taki naród nie będzie nigdy zwyciężonym. Tak! jestto nowa epoka. Wszystko się zmieniło aż do sławy, owego bodźca światłych i pracowitych ludzi! Odkrycie nowego pokładu węgli kamiennych więcej dziś cenimy, niż wzięcie warowni lub opasanie miasta murem. Minister któryby wynalazł sposób połączenia Londynu z Paryżem za pomocą żelaznej kolei, większą zjednałby sobie sławę, niżeli wódz co wygrał bitwę. Gdyby droga żelazna była już założona z Madrytu do Paryża, z Paryża do Berlina, z Berlina do Wiednia, z Wiednia do Petersburga lub Moskwy, pokój w Europie byłby stały i pewny, byłby wieczny! a droga taka niosłaby więcej pożytku i mniejby kosztowała, niż mozolne prowadzenie armii z Madrytu do Moskwy, i miałaby wię-

cej dobrych skutków dla ludzkości. Tych wszystkich odmian para stała się główną i najdzielniejszą, przyczyną.

§. 2. Rządy mają prawa wojny, słuszna więc aby prawa pokoju od nich zawisły. Oneto od wszelkich przedsiębierstw nie powinny się usuwać, ani przedsięwzięć przemysłowych w kolebce przytłumiać. Każdy więc rząd, troskliwy o dobro kraju, wspiera cywilizację i jej błogie skutki, wpływające czynnie na dzieła powszechne; zwłaszcza że dzisiaj ludy są za pokojem równie czynnym jak dzielnym, dającym rękojmię cywilizacii i dobrego bytu. Cywilizacia bowiem tam tylko rozszerza się szybko i pożytecznie, gdzie jest kierowana przez najwyższą władzę: bez jej pomocy będzie ona niepewnym owocem następstwa wieków. Gdy światła władza krajowa chce światła i przemysłu, wszystko dla niej pójdzie z łatwością i niby siłą rószczki czarodziejskiej otrzymują się najchwalebniejsze skutki. Skierowanie na dobrą drogę owych przemysłowych w narodzie chęci i dążeń powinno być posłannictwem każdego opiekuńczego rządu, słuszna więc ażeby sam na czele takowych stanął i ruch społeczny utrzymał. Jakieżto są zadania, stanowiące dzisiaj najgłówniejszy interes rządów, potrzebujących pokoju, lub też lubiących go? Oto te trzy:

1. Szkoły publiczne.
2. Banki i kredytowe zakłady.
3. Drogi wielkie komunikacyjne.

Z tych trzech głównych zadań moralnych chcę zostanowić uwagę czytelników nad ostatniem, a mianowicie nad upowszechnieniem dróg komunikacyjnych wielkich, czyli tak zwanych kolei żelaznych.

§. 3. Wynalazek kolei żelaznych, tego olbrzymiego, świat w zdumienie wprawującego środka komunikacyjnego, w niektórych krajach został okupiony wstrząśnieniem społeczeńskich stosunków aż do swych posad. W jednem państwie austryackiem — które nie doznawszy podobnych przesileń, cieszy się błogiemi skutkami onych — podaniem rządowej ręki założenie dróg żelaznych dobroczynnie dokonane i bez narażenia na niepewność pomyślnym skutkiem uwieńczone zostało.

§. 4. W wielkich przedsięwzięciach interes osobisty największym jest bodźcem, najpierwszą podnietą; onto wyobraża przedsięwzięcie prywatne, które samo własnym pomysłem, własnym nakładem wykonywuje roboty publiczne. Wszystkie prawie publiczne większe przedsiębierstwa wykonywują się przez ludzi do tego szczegółowo usposobionych: bo czy się roboty robią ryczałtem, czy na wymiar, zawsze wykonanie ich, dozór i uznanie za dobre lub złe porucza się ludziom w tym zawodzie biegłym. Wykonanie kolei żelaznych powierza się inżynierom. Przedsiębierca jakiej publicznej roboty, jeżeli ma w niej własny swój interes, starać się będzie aby sam najlepiej a oraz i najtajniej ją wykonał. Rząd także zamierzywszy sam dzieło przedsięwzięte uskutecznić, musi inżynierowi zaufać, dozór mu nad wszystkiem oddać, a wtedy wierność i uczciwość jego wszystko rozstrzyga; od niego zawisło dobre i trwałe wykonanie porucznego dzieła: bo jeżeli pomyślny skutek uwieńczy jego pracę, może mieć nadzieję posunięcia się na wyższy stopień i hojnego wynadgrodzenia. Inaczej rzecz się ma z inżynierami dziennie płatnymi, których własny interes nie jest ściśle połączony z interesem przedsięwziętej roboty; będą oni wykonywać ją źle i długo, będą czas tracić aby mogli dłużej robić i znowu przerabiać: bo tak im każe własny ich interes. Przedsięwzięcie prywatne nie ma tej złej strony: albowiem duszą jego jest interes własny, osobisty. Każdy dla siebie pracując, wszystko naprzód oblicza, stara się i tanio i dobrze i trwale robić, aby nie przerabiać. Wszyscy o tem są przekonani że każde większe przedsiębierstwo prywatne przemysłowe, polegające na rzetelności i uczciwości pojedyńczych osób, udział w niem mających, działa na publiczną moralność. Kiedy każde pierwsze otwarcie żelaznej kolei wszędzie chrzest święty odbiera, jak gdyby boskiej pomocy wzywało, tak i rządów hojna opieka w wykonaniu tych robót publicznych jest nieodzownie potrzebna!

§. 5. Towarzystwo przemysłowe akcionaryuszów samo zawiaduje swem przedsiębierstwem; urzędnicy jego nie są wprawdzie publicznemi urzędnikami, jednakże równie dobrze będą zachęceni, jeżeli zamiast stałej płacy będą np. mieć podwójny procent od akciów sobie zapewniony, w miarę wyznaczonej im pensii: jest bowiem kupiecka zasada, że aby więcej sprzedawać, należy od sprzedaży wyznaczyć procent dla czeladzi sklepowej.

§. 6. Dzisiejsza społeczność na całym świecie nie jest tyle co dawniej zamożną, od potrzeb codziennych mało jej zbywa, nie wiele też oszczędzić może. Podziały majątków zmniejszają ziemskie posiadłości, a że w Galicii nie ma majoratów, ani wielkich fortun, nie ma też i posiadaczy bogatych, którzyby mogli skutecznie stanąć na czele stowarzyszeń przemysłowych, lub sami wykonać jakie większe dzieło. W Anglii stowarzyszenia powiodły się:

bo tam są wielkie majątki, a posiadacze tak bogaci, że jeden z nich (markiz Westminster) mógłby własnym kosztem drogi żelazne w całej Anglii wykonać. A gdzie są ludzie bogaci, z duchem przedsiębierczym, tam tylko zachęty jednego potrzeba, aby przedsięwzięcie, prawie niepodobne do wykonania, do skutku doprowadzić. Wszakże i małemi siłami można osiągnąć wielki cel; ale trzeba zawiązać towarzystwo. Do tego potrzeba ludzi mających wrodzoną ochotę do przedsiębierstw, ludzi, którzyby już z zasług, już z imienia i majątku zaszczytnie w kraju znani, pierwsi mogli dać z siebie przykład i zachętę.

§. 7. Przeciw stowarzyszeniom robiono różne zarzuty; najważniejszym z tych jest ustanowienie zbyt wielkiej opłaty od przewozu osób i towarów: każdem albowiem towarzystwem kieruje własny jego interes, a ten sprzeciwia się zbyt wysokiej opłacie, która zmniejsza liczbę opłacających. Jasna jest rzecz, że im mniejsza jest opłata, tem większy będzie dochód: bo więcej będzie współubiegaczów.

§. 8. W tym celu każdy rząd, sprzyjający przedsiębierstwu, usilnie starać się winien o ułatwienie wywozu wyrobów lub ziemiopłodów krajowych: przez to bowiem wartość dóbr ziemskich powiększa się, konsumcia produktów się zapewnia, miasta i miasteczka stają się handlowniejszemi, dochody komunalne rosną, na miejscu drewnianych, walących się domów, prędzej powstaną piękne, murowane, a mieszkaniec będzie bogatszym, rząd zaś w tem swą korzyść znajdzie: podatki bowiem niestałe, konsumcyjny i akcyzowy, więcej dochodu przyniosą, a zamiast ubogiego będzie mieć kraj bogaty. Wszelkie towarzystwa przemysłowe sąto najlepsi, najprzychylniejsi poddani rządu: bo ich wspólny interes na teraźniejszości oparty, wszelkim zmianom jest przeciwny; interes zbiorowy robi nową i mocną podstawę rządu.

§. 9, Powiedziałem w powyższym paragrafie, że ze wzrostem przemysłu, moralne i fizyczne siły rządu wzrastają, a dochody jego przez to powiększone, mogą wyrównać jego wydatkom. Ztąd wypływa, że zachęcenie do zawiązania towarzystw przemysłowych od rządu wychodzić powinno, zwłaszcza w tych krajach, gdzie ich nie znają, gdzie dotąd nie było jeszcze żadnego stowarzyszenia akcionaryuszów, gdzie jeszcze dzisiaj panują w tej mierze grube przesądy, gdzie sam charakter narodowy zdaje się być temu przeciwny; gdzie jeszcze nie poznano błogich skutków podobnych zjednoczeń, gdzie wreszcie niektore próby zawodu doznały, gdzie zaufanie publiczne zawsze podkopywano! Sprawiedliwą i trafną uwagę zrobił już Humbold, że myśl opierająca się stowarzyszeniom, pojawia się na początku i przy końcu każdego narodu!

II.

§. 10. Przedźmy teraz pokrótce to co już dotąd zrobiono dla przemysłowych przedsiębierstw w obcych krajach: przykład w handlowym zawodzie jest wszystkiem; idzie tu tylko o zastosowanie doświadczeń gdzie indziej zrobionych!

Drogi żelazne w Belgii rząd sam buduje: zaczął on je zakładać w r. 1835, a w przyszłym roku 1845 ma one całkiem ukończyć. Sieć ta krzyżujących się kolei żelaznych wynosi 563 kilometrów *) czyli 93 mil niemieckich; nadto każda droga opatrzona jest podwójną koleją; procent od nich równa się każdemu kapitałowi ulokowanemu. Drogi więc w Belgii powstały same z siebie i jakby nic niekosztowały; są one dla podróżnych najtańsze na całém świecie: albowiem przy bardzo szybkiej jeździe opłata na milę od osoby zaledwie 6 kr. m k. wynosi; ztąd i tańszy przewóz towarów ceny ich znacznie zniża, odbyt na nie jest większy: bo każdy może więcej kupić. Rachunek zrobiony okazał zysku na czasie $^3/_5$, oszczędzenia kosztów $^2/_8$ a zysku na transporcie $^1/_3$.

§. 11. Anglia sama posiada 3600 kilometrów czyli 600 przeszło mil geograficznych kolei żelaznych, a to na powierzchni 3120 myriametrów **) czworobocznych i 27,000,000 ludności, do których dróg Walia w $^3/_4$ częściach należy. Rząd angielski miał zamiar założyć kolej żelazną w Irlandyii, lecz oprócz przestrzeni z Kingstonu do Dublina, skończyło się na samych chęciach. Stan rolników irlandzkich nie wiele się różni od naszych: domy włościan, ich wstręt do pracy, niedbałość o dobry byt, pewien cynizm wrodzony, wszelkim ulepszeniom szkodliwy, nawet nałóg do pijaństwa, wyjąwszy jedno, że charakter tutejszego włościanina jest łagodniejszy i mniej mściwy, gdy przeciwnie w Irlandii zabójstwa panów często się ponawiają. Ale wróćmy do naszych postrzeżeń w innych częściach świata.

§. 12. We Francii duch stowarzyszeń przemysłowych jest silny; tam gdy chcą wielkie pomysły do skutku przywieść, biorą wzory nadto wielkiego

*) Kilometr = 8,534311 mili polskiej.
ditto. = 6,667 mili niemieckiej.
**) Myriametr = 10000 metrów.

*

zakroju. Francia uchwaliła w r. 1844 pięć dróg żelaznych, rozchodzących się w różnych kierunkach z Paryża, i corok na to 50 milionów franków (20 milionów złr. m. k.) wykładać, zostawując przytem wolność prywatnym kompaniom robienia żelaznych dróg gdzie chcą. Sieć krzyżujących się dróg żelaznych zaprojektowanych ma mieć 400 mil niemieckich, chociaż tam jedna mila kosztuje 720,000 złr. m. k. Roku 1843 było ukończonych a więcej jeszcze rozpoczętych dróg żelaznych 1750 kilometrów czyli mil 291, na 54 miliony ludności. Jeżeli na inne kraje zechcemy rzucić okiem przekonamy się dowodnie, że rządy same te pożyteczne dzieła wykonywują: bo teraz drogi żelazne robić kapitałami rządowemi, jeżeli tylko stosowny i zwyczajny dają procent, nie nazywa się wydatkiem, ale owszem otworem i zmierzeniem do wzbogacenia kraju.

§. 13. Rząd c. k. austryacki ogłoszeniem swem z r. 1841 postanowił robić linię komunikacyjną, wiodącą prawie od granicy Polski aż do Bawaryi, a łączącą Tryest przez Pragę z Dreznem i Hamburgiem. Pomysł ten jest piękny i nieskończenie ważny! nimto Austryja stanąwszy na czele ruchu i postępu przemysłowego świat cały zdumiła. Mamy z Wiednia do Lejpnika mil 27 a z rozramienieniami 42 mil kolej żelaznej, zwanej północna Ferdynanda, która jeszcze w bieżącym roku o dziesięć mil ma się przedłużyć ku samej granicy pruskiej do Oderberga. Jest także jeszcze inna kolej żelazna z Wiednia do Glognitz (w kierunku do Tryestu), a te obie drogi założyły towarzystwa akcionaryuszów. Dalej z Medyolanu do Mestry, z Werony do Wenecii towarzystwo na akcie przeszło 69 mil drogi żelaznej wykonało; akcie tych towarzystw stoją 20, 30 i 40 nad sto nominalnej swej wartości. W protokole ogólnego zgromadzenia się akcionaryuszów północnej kolei Ferdynanda, na dniu 12. grudnia 1843 roku odbytego, znajduję miejsce dla naszego projektu nader ważne, gdzie powiedziano: że dopiero od chwili gdy doprowadzono kolej tę do Lejpnika i tym sposobem główny gościniec galicyjski doścignięto, nastąpił pomyślny obrót w uczęszczaniu tej najbliższej nas kolei tak pod względem przejeżdżających jako też i przewozu towarów: bo podług urzędowych wykazów stacia Lejpnik za przewiezienie 37866 osób i 544242 cetnarów towarów w jednym roku (od 1. listopada 1842 do 31. października 1843) uczyniła bruto dochodu 381296 złr. 36 kr. m. k., i że od tego czasu ogólny dochód rzeczonej kolei o 20000 — 25000 złr. m. k. w każdym miesiącu więcej wynosił, niżeli w odpowiednych miesiącach poprzedzającego roku, gdy droga ta tylko do Prerau dochodziła. Dalej powiedziano: że termin dokończenia kolei północnej Ferdynanda rząd dekretem swoim z d. 2. listopada 1843 r. do lat 10 przeciągnąć raczył z tem jednakże zastrzeżeniem, że rząd może tę linię, gdy uzna to za rzecz potrzebną, swoim kosztem jako drogę rządową i przed upłynieniem 10ciu lat dokończyć. Te tak przeważne okoliczności już same jedne rokują dobry skutek naszemu projektowi, zwłaszcza że na stanowy projekt z. r. 1842, nastąpiła najwyższa odpowiedź: iż rząd innemi potrzebniejszemi kolejami zajęty, teraz w Galicii zakładnia drogi żelaznej przedsiębrać nie może.

§. 14. Rossya świeżym ukazem postanowiła dwie swoje stolice Petersburg z Moskwą połączyć za pomocą żelaznej kolei, prócz tego ma żelazną kolej, 26 wiorst długą, z Petersburga do Carskiego sioła, zupełnie już ukończoną. Cesarz Mikołaj d. 7. stycznia 1839 pozwolił w królestwie Polskiem na budowę drogi żelaznej z Warszawy do granicy austryackiej i od kapitału nakładowego 21,000,000 złp. gwarantował 4%, dopóki akcie z dodatkiem 10% diwidendy umorzone nie będą; wtedy droga ta stanie się własnością rządu polskiego. Towarzystwo akcionaryuszów drogi tej jeszcze w r. 1838 w listopadzie w Warszawie zawiązane, a na początku następnego roku potwierdzone, dotąd prócz poziomowania, które ma być na dokończeniu, nic nie zrobiło i dotychczas jest w stanie biernym. Królestwo Polskie można łatwo porównać z królestwem Galicii, tak pod względem włościan, jako też co do produkcii ziemiopłodów i przemysłowości. Z tego porównania pokazuje się, że w Galicii mamy więcej widoków dla drogi żelaznej: ponieważ u nas największa łatwość paszportów, w królestwie Polskiem wielka trudność, w Rossyi zaś wysoka taxa od osoby za paszport; to uczęszczania nie pomnaża, a nawet pojąć nie można kto tą drogą będzie jeździć? Nasza stolica, nasza dążność jest ku zachodowi i ku południowi wraz z interesami kraju; tam zaś centralizacia, najwyższa władza jest w stronie przeciwnej. My wszystkie artykuły przemysłowe z Lejpnika prowadzimy; w królestwie Polskiem wszystkie te artykuły są lub zakazane lub wielkiem cłem obarczone. My do Wiednia żadnych komor ani straty czasu nie mamy, tam zaś na komorach i wizowaniach paszportów drogi czas musiałby się tracić. Zatem tamta kolej żelazna ani co do uszęszczania osób, ani co do przewozu towarów, ani szybkości jazdy zysków nie obiecuje.

Co do handlu zbożem, to ten będąc bliżej Wisły, do Gdańska kolei żelaznej nie potrzebuje, ani ta konkurencii tańszego przewozu wodnego nie wytrzyma. Handlu wołowego w Polscze nie ma. Wywóz wełny idąc z różnych stron kraju do Wrocławia i przywóz soli z Galicii dałby wprawdzie zatrudnienie kolei warszawskiej, ale forma kraju prawie czworoboczna utrudza wszelki dowóz do kolei, nie ściągając go ku sobie niby jedunym ciągiem. Obliczony kapitał nakładowy 21,000,000 złp., dość się równa obliczeniu naszemu 6,600,000 złr. m. k. ode Lwowa do Bochni. Tu nam rokuje dobry skutek to że towarzystwo akcionaryuszów kolei północnej Ferdynanda, bez żadnej gwarancii kolej tę do Oderberga wykonało i o dziesięcioletnie przedłużenie terminu względem pociągnienia jej aż do Bochni prosiło. Nawet założenie krakowskiej kolei żelaznej do Szląska pruskiego nie wróży dla naszej kolei złych skutków: bo te dwie drogi z naszą schodzić się będą.

§. 15. Senat rządzący miasta Krakowa wydał w roku bieżącym przywilej kompanii bankierów wrocławskich na założenie kolei żelaznej od miasta Krakowa wzdłuż całego kraju do granicy Szląska pruskiego. Kolej ta w trzech leciech ma być dokonana i otwarta, w bieżącym zaś roku doprowadzona do Krzesowic, to jest w jednej trzeciej części. Kompania złożyła kaucii 100000 talarów. Jedna akcia kosztuje 100 talarów. Bankierowie krakowscy wzięli akcii za 400000 talarów, senat zaś zostawił dla swych obywateli 1000 akcii, resztę rozebrali bankierowie wrocławscy. Tym sposobem pokryte są koszta budowy kolei żelaznej krakowskiej i byt jej zapewniony.

§. 16. W Prusach bieży żelazna kolej z Lipska i Magdeburga do Berlina, zkąd wiąże go ze Szczecinem i Frankfurtem, inna zaś w nadreńskich prowinciach z Elberfeldem, Düseldorfem, z Kolonią, Akwizgranem i Lüttichem. Z listu pruskiego posła na dworze wiedeńskim pana Canitza, do dyrekcii kolei północnej Ferdynanda, dowiadujemy się że między Berlinem a Oderbergiem 22 mil drogi szynowej już jest ukończonych, i że za dwa lata, od 12. listopada 1843, z Oderberga do Berlina droga żelazna całkiem będzie skończona.

W wielkiem xięstwie Poznańskiem budowanie kolei żelaznej z Poznania do Frankfurtu jest już zatwierdzone; ma ona być długa 24 mil. W roku 1842 zaczęto myśleć o założeniu kolei wielkopolskiej i wynalezieniu środków do uskutecznienia tego ważnego przedsięwzięcia. Chciano aby miasta złożyły zaraz milion talarów w kupionych akciach, właściciele ziemi aby też za jeden milion, a kupcy za trzeci milion akcii wzięli, że zaś cała budowa kolei miała kosztować 7,000,000 talarów, rozumiano więc że rozebranie akcii za te trzy miliony talarów zachęci zagranicznych do przystąpienia do tego dzieła. Wszakże żądano od sejmu poznańskiego zapewnienia 4%. Pan Nauman burmistrz miasta Poznania i członek sejmu, położył niemałe zasługi około kolei wielkopolskiej: w wydanych przez siebie uwagach co do kolei żelaznej wielkiego xięstwa Poznańskiego, usiłował obeznać swych współobywateli z ważnością tego projektu i wystawić im korzyści, jakie z wykonania onego spłynęłyby na cały kraj. Powiada on między innemi, że gdy w xięstwie jest 1,200,000 mieszkańców, co robi 200,000 ojców familii, przypuszczając że $^2/_3$ części tychże nie zechce mieć udziału w przedsięwzięciu, bierze tylko 70,000 ojców familii, z których

10000	po	200	talarów	—	2000000	talarów,
10000	po	100	dtto.	—	1000000	dtto.
10000	po	50	dtto.	—	500000	dtto.
20000	po	20	dtto.	—	400000	dtto.
20000	po	10	dtto.	—	200000	dtto.

razem 4100000 talarów, czyli 6150000 złr. m. k. mogłoby obrócić na kupienie akcii. Ta summa wystarcza ne wystawienie kolei żelaznej z Poznania do Frankfurtu nad Odrą, zważywszy że powierzchnia ziemi nie przedstawia trudności, że dzienna robocizna jest tania, że drzewo bliskie wszędzie i nie drogie, że właściciele ustąpiliby gruntu pod kolej bezpłatnie, wyrachowana summa 300000 złr. m. k na jedną milę kosztów, mogłaby być zmniejszona o $^1/_4$ część. Pan Nauman proponował także stanom gwarancię 4%.

Na kolej żelazną między Szczecinem a Berlinem rząd pruski wziął za $^1/_2$ miliona akcii. Mila drogi tej kosztuje 240000 złr. m. k.; jest szeroka tylko na 14 stóp i jest pojedyńczą, gdy inne koleje podwójne mają 42 stóp szerokości.

§. 17. W Bawaryi widzimy Monachium złączone koleją żelazną z Augsburgiem, Norymbergę z Altenburgiem i Lipskiem.

W wielkiem xięstwie Badeńskiem Hejdelberg połączony z Manhejmem, Karlsruhe, Badbadenem i Kehlem.

W Holandii Amszterdam złączony jest z Lejdą i Hagą.

W xięstwie Nasauskiem Frankfurt z Moguncią i Wisbadenem.

W Saxonii kolej żelazna łączy Drezno przez Lipsk z Altenburgiem, tudzież z Baucen i Görlic; ta ostatnia dopiero rozpoczęta.

§. 18. Basza Egiptu chce założyć kolej żelazną między Kairem a zatoką Suez. Szyny do tej drogi są już zamówione w Anglii; ale w Egipcie zanadto wiele jest trudności do zwalczenia: brak wody, potrzebnej co 2 mil do podsycania kotła; piasek niesiony wiatrem zasypywałby szyny położone: dobroniutki ten piasek, napełniający zawsze powietrze, z czasem nazbierałby się w maszynie i psułby ją koniecznie, czego doświadczają wszystkie tam znajdujące się po fabrykach machiny poruszane parą, a nadewszystko wielki jest brak paliwa w Egipcie.

Wszelako najcelniejszy przykład dały z siebie Belgia i Ameryka północna.

§. 19. W Ameryce północnej obywatele przejęli się szczególniejszym sposobem myślą stowarzyszeń; potrafili oni ocenić należycie sposoby prędkiej cywilizacyi, przewidzieli przyszłe dobro, a nie zrażając się żadnemi trudnościami, prawdziwem patryotyzmem kierowani, kraj swój wznieśli na wysoki stopień doskonałości. Przemysł i publiczne roboty, tak obfite w skutki, tak brzemienne w szczęśliwe ulepszenia, wielkim tam podległy zmianom i zdziałaby że tak powiem rewolucię. Jeszcze w r. 1817, dnia 4. lipca, w rocznicę usamowolnienia swego, zjednoczone stany Ameryki północnej, wszelkie trudności jedna po drugiej znosząc, nowy ten rodzaj dróg komunikacyjnych u siebie rozpoczęły. Przedjdźmy w krótkości co w przeciągu lat 26 tam zrobiono. Jest w Ameryce dróg żelaznych 8 razy więcej niż we Francii, a półczwarta razy więcej niż w Anglii. Ameryka północna ma 6814 kilometrów, czyli 1135 mil niemieckich kolei ukończonych, a 5750 kilometrów czyli 958 mil w robocie, które razem wzięte wynoszą ogromną przestrzeń 2093 mil niemieckich, co przewyższa diametr całej kuli ziemskiej! Drogi żelazne w Anglii i we Francii razem policzone zaledwo tyle wynoszą ile jest w Ameryce już ukończonych. Ztych $^{9}/_{10}$ części rządy prowincionalne same zrobiły. Na zaletę i pochwałę wielkiego tego kraju zjednoczeń wyrzec muszę, że wykonywując podobne olbrzymie pomysły, pojedyńcze rządy jego ożywione były uczuciem braterskiej przyjaźni, sławy i prawdziwego patryotyzmu. Społeczność amerykańska doszła już do tego stopnia doskonałości, że żadnego teraz nie potrzebuje wojska; jestto spokojne zjednoczenie 26 rządów. Każdy onego gubernator nosi tytuł naczelnika siły zbrojnej lądowej i morskiej, nie mając ani wojska, ani marynarki; głównem tedy każdego z nich zatrudnieniem są banki, szkoły, kanały i żelazne koleje.

§. 20. Belgia zaś, królestwo zaledwo trzynastoletnie, byłto kraj przedtem bez jedności, naród bez narodowości, główniejsze miasta nie znały się tylko z niesnasek; pamiętna jest np. miast Gentu i Brugii nienawiść, że kiedy pierwsze chciało kopać kanał, łączący je z morzem, drugie wychodziło z bronią w ręku i tę robotę niszczyło! Trzeba zatem było przezwyciężyć wiele trudności, trzeba było wynajdować sposoby obudzenia wspólnego interesu, który to sprawił, że sieć krzyżujących się dróg żelaznych, już całkiem prawie ukończonych, wykonaną została. Przynosi ona w ogólności taki procent, że za rok będzie się równać zwyczajnemu kapitałowi lokowanemu; wkrótce więc będzie można powiedzieć, że drogi żelazne belgijskie daremnie przyszły i że się przyczyniły do tego, iż kraj ten pierwej podatkami przeciężony, znajduje się w łatwym stanie płacenia onych. Wszystkie złe wróżby, któremi rząd ten straszono, w niczem się nie sprawdziły; a kiedy Belgia na stałym lądzie Europy w drogach żelaznych inne wyprzedziła kraje, przeto stosunkowo zarobiła na własną narodowość! (c. d. n.)

Korespondencya z Pragi tycząca się handlu masłem i szmalcem wieprzowym.

Wskazując drogę do rozwinięcia przemysłu wskazać też trzeba drogę gdzieby najlepiej produkta przemysłu tego zbywać; wiemy w prawdzie drogę dokąd nasze opasowe woły prowadzić, ale jeszcze na to niechcemy się zgodzić, że daleko większy byłby zarobek, gdybyśmy prowadzili handel wołmi z własnego chowu, mając do tego sposobność, niż prowadząc go drogo opłacanemi zagranicznemi. Wół wychowany w domu zje dwa razy tyle ile wart, słyszymy nawet lepszych gospodarzy mówiących; i to być może; ale zapytajmy się dla czego, bo oto pasza u nas jest droga, więc widać że jej musi być za mało; że opłata podatku niedopuszcza tylko uprawę takich roślin które najwyżej stoją w cenie i które nietylko podatek opłacić ale i czysty dochód właścicielowi przynieść mogą, ale na to jest sposób żeby i te rośliny i z niemi inne razem na paszę przydatne uprawiać. Paszy więc jak najwięcej — paszy,

panowie gospodarze! a kwestyje tamte rozwiążą się same z siebie. No, dobrze! powiedzą niejedni — ale cóż począć z przewyżką nabiału od konsumcyi miejscowej jeżeli się obory nasze pomnożą? pacht od krów tylko pod wielkiemi miastami jest intratny, na wsi małoco czystego daje przychodu? i na to się zgadzamy; ale powiedźmy teraz kto u nas pacht utrzymuje? Żydzi; jestże choć jedna rzecz przez Żydów wykonana aby była tak wykończonana żeby wziętość za sobą pociągała? Oni psują reputacyę wszystkich tych wyrobów krajowych, które zepsuciu podlegają, jakieżto masło wychodzi z rąk żydowskich pachciarzy? możemyż nawet żądać aby od nas produkt ten miał za granicą wziętość, kiedy w niczem niema ani dobrej wiary, ani takiego uchodzenia jakiego artykuł do konsumcyi wymaga? Oni trudnią się po największej części wyrobem masła, oni skupują szmalec, oni jedno i drugie wprowadzają w handel — niewielki ztąd zysk, ale go mają — nam zaś zostaje reputacya że nic czystego i porządnie przyrządzonego z kraju nie wychodzi.

Chów bydła i opas wieprzów wypłaci się niezawodnie, ale trzeba żeby się tym, osobliwie w małych gospodarstwach, same nasze gospodynie zajmowały. Każdej rzeczy początek jest trudny, nie trzeba też z niego szukać raptownego zbogacenia się, ale pomału idąc stanie się także u celu życzeń, tylko iść trzeba z konsekwencyą i samemu przyłożyć starania. Z jakiego stanowiska za granicą widzą stan handlu naszego kraju masłem i szmalcem wieprzowym dowodzi list, jako odpowiedź na zapytanie z naszej strony: jakie są dla nas widoki gdybyśmy wyrób masła i szmalcu na większą skalę rozszerzyli? Korespondent nasz wyraża się w sposób następujący: Praga 28. Sierpnia 1844.

Mości Redaktorze!

Na szanowne pismo WcPana z dnia 20. sierpnia b. r. mam zaszczyt odpowiedzieć. Niepodlega wątpliwości że każdy galicyjski ziemianin przedając masło lub szmalec wieprzowy do naszej prowincyi, zawsze większe znajdzie korzyści jak gdyby się ograniczał na krajowych kupcach, których wszelako za takich uważać nie powinien: albowiem są oni tylko pośrednikami; z tego powodu powiem obszerniej o nadmienionych w piśmie. WcPana przedmiotach i udzielę mu w tej mierze zdania mojego:

1) ani ja, ani kto inny nieodważyłby się nabywać galicyjskiego masła i szmalcu wieprzowego na stały rachunek: albowiem kupiec zamawiając rzeczone artykuły opiera zwykle rachunki swoje na wnioskach, które przez zbieg okoliczności raptownej ulegają zmianie; przytem odległość jest wielka, a że artykuły te, co do jakości podlegają wpływowi powietrza, przeto opuszcza często szpekulant najpiękniejszą sposobność korzystania z nich: albowiem albo nie przybędą na targ na czasie, albo choć przybędą tracą na jakości, a wtedy już z wyższych cen korzystać nie może, i to jest powodem:

2) że rzadko ceny są stałe: bo takowe stosują się do jakości towaru, mnogości zapasów i większego lub mniejszego o niego dopytywania się, jak o tym niżej powiem.

Zgłębiając myśl WcPana propozycyi, to tylko czynny ajent zdaniem mojem mógłby handel temi artykułami w tutejszej stolicy na korzystną stopę podzwignąć a tego dopełnić sam się obowiązuję.

Co się dotycze ogolu przedsiębierstwa, musiałbyś wcpan szczególniej mieć na oku to, aby ładując w naczynie towar, ten niebył przymieszany obcemi istotami, przeco nie tylko że się towar psuje ale przy wysokiej opłacie akcyzy i przewozu niepotrzebnie drożeje nieprzynosząc korzyści ale owszem szkodę producentowi. Aby naczynia bardzo były dobre, aby furmani za towary i onych własności i rzetelne przystawianie na czas oznaczony mocno obowiązanymi zostali. Ztąd do Lwowa naznaczam teraz 3 złr. w m. k. od cetnara za dostawę, i 20 — 22 dni czasu.

Względem odbytu nie omieszkam dać WcPanu dowodów mojej pilności, mogę nawet śmiało przyrzec, że niepośledni w tej mierze otworzy się odbyt, jeżeli zbyt wysokie ceny i nieprzewidziane wypadki nie staną na przeszkodzie.

Cetnar masła polskiego przedaje się nateraz po złr. w m. k. 20 do 22. Cetnar szmalcu wieprzowego po złr. w m. k. 16 do 18. Cetnar przetopionego masła (szmalcu) po złr. w m. k. 20 do 24.

Z naczyniem przy netto laża, wszelako mało jest dopytywania, ponieważ dawno już z Galicii tych artykułów nie dostawiano, Przed 5 miesiącami miałem w komis oddany szmalec (przetapiane masło:) i ten po fl. 21 w m. k. za cetnar przedałem.

Artykuły powyższe w Czechach produkowane drożej się płacą a to dla tego że ich przyrządzenie jest lepsze — a nadewszytko są czyściejsze. W tym czasie płacono :

Za cetnar masła fl. 24 do 26 m. k.
» » szmalcu „ 20 „ 21 „
» » przetopionego masła fl. 26 do 27 m. k.

Odbyt jest żwawy i korzystne temi artykułami robią się interesa. Gdybyś WcPan galicyjskich producentów do tego mógł nakłonić, iżby przyrządzeniu tych gatunków tłustości więcej poświęcali troskliwości, a nadewszystko czystość produktu mieli na względzie, wreszcie w mocnych i dobrze sporządzonych naczyniach je ładowali, wtedy nierównie wyższe uzyskaćby tu mogli ceny niżeli dotąd: bo np. za zwyczajny polski szmalec wieprzowy, który tylko fabrykanci i mydlarze, ale na spożycie nikt, albo bardzo rzadko kupuje, wziętoby się daleko więcej gdyby czyściejszy na targu tutejszym się pojawił.

Rozwinąwszy handel ten na większą stopę i uczyniwszy podanym tu warunkom zadosyć ani chwili nie można wątpić, że dlaGalicyanów bardzo może stać się korzystnym.

Nie ograniczyłbym się w pełnieniu obowiąsku ajenta na same tylko powyższe artykuły; trudniłbym się także sprzedażą wódki, miodu, nasion roślin pastewnych, które tu dobry mają odbyt. Dla ułatwienia interesów mógłbym także na przysłane mi towary zaliczać gotówkę za wynadgradzeniem prawnego procentu. Za trudy zaś przy sprzedaży wyż wymienionnych artykułów rachowałbym 2 %.

Wszystko com tu przytoczył posłużyć może dla obywateli do wyjaśnienia stanu rzeczy i okazania oraz jakby się dało interesa w tym względzie poprawić i jak najkorzystniejszemi uczynić. Z upragnieniem wyglądać będę dalszych poleceń WcPana i nie zaniedbam o wszelkich zmianach cen w swoim czasie donieść a teraz zostaję i t. d. —

Fr. Kunerle,
obywatel i kupiec pragski.

Wiadomości handlowe.

Z Odessy 14. września r. b.

Stan rzeczy trwa ciągle ten sam jak przed 10 dniami, oczekują tu z końcem września 200 do 300 okrętów, wtedy na 18 lub 19 rubli pszenica może podskoczyć, i kto tylko będzie mógł przedać bez szkody, to przeda przynajmniej w połowie a resztę wypadnie zostawić do wiosny. Dostawa znacznie się umniejsza, już po magazynach nie ma jak 680000 czetwerti: jeżeli zaś spodziewane okręty przybędą, to z galicyjskiéj pszenicy bardzo mało zapasów do wiosny zostanie. B.

Targ wołowy we Lwowie od 16 do 23 t. m.

Na poniedziałkowym targu było 378 sztuk wołów, najwięcej żydowskich, nienajlepszego gatunku. Kupowano po 40 do 42 sztukę, atoli wiele zostało nieprzedanych. Na przyszły targ, to jest dnia 23. b. m. spodziewają się przeszło 460 sztuk.

Ceny zboża w hurtowej przedaży spadły nieco we Lwowie.

Psenica na 7 fl. 15. Żyto na 546 fl. Jęczmień bardzo piękny 4 fl. 40 kr. Hreczka stoi najlepiej, można robić kontrakty i na znaczną kwotę po 5 fl. 30 kr. Owies 3 fl. 20 kr. Ceny zboża znowu się wzniosą: albowiem w zachodnich obwodach a może i do Polski wiele będą potrzebować. Za garniec okowity gotowej płacą po 24 kr. w. Za nową idą ze strony obywateli ugody oporem.

O nabyciu w Wiedniu rzemiosła rzeźniczego przez jednego znaszych obywateli.

Znany z gorliwości a dobro publiczne pan Teodor Tergonde, dziedzic Łodziny w obwodzie sanockim, nabył prawo rzeźnicze i otworzył jatki. Okoliczność ta dla handlu wołmi może się stać ważną. Później obszerniej o tém pomówiemy.

Redaktor T. W. Kochański. — Drukiem Piotra Pillera.